Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2005

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *burgerparticipatie bij de A13/A16* (ingezonden 18 maart 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 april 2015)

In zijn algemeenheid wil ik daar het volgende over zeggen. Ik vind het van groot belang dat bij de uitwerking van infra-projecten een gedegen participatieproces tot stand komt. Door middel van interactie met de direct betrokken omgeving kunnen ideeën in beeld komen die anders wellicht niet bedacht zouden worden. Dit levert winst op voor zowel de omgeving als voor het project.
Een belangrijk aspect van de Code Maatschappelijke Participatie is dat het participatieproces passend is op de fase waarin het project verkeert. Als het project in de fase zit van de uitwerking van het Standpunt tot ontwerpTracébesluit, dan vormt de scope van het Standpunt de grenzen van de inbreng en ideeën vanuit de omgeving. Dit is aan het begin van het nu lopende participatieproces aan de deelnemers voorgehouden. Het is ook geheel in lijn met de adviezen van de Commissie Elverding, dat niet wordt teruggekomen op eenmaal genomen besluiten.
Bij de A13/A16 is sprake van een gezamenlijk Participatieproces met de regionale partijen (gemeente Rotterdam, gemeente Lansingerland, Metropoolregio Rotterdam/Den Haag). De regiopartijen betrekken de omgeving bij de onderzoeken naar en afwegingen over een pakket van bovenwettelijke inpassingsmaatregelen, waarvoor zij € 30 mln gereserveerd hebben.
Zoals u uit mijn beantwoording hieronder kunt opmaken, is er bij het project A13/A16 sprake geweest van een uitgebreid en intensief participatieproces, zowel in de fase voorafgaand aan mijn Standpunt in 2013, als in de periode van de Planuitwerking. Daarbij is, in lijn met de Code Maatschappelijke Participatie, op voorhand aan de deelnemers aangegeven over welke aspecten afspraken mogelijk waren, en welke besluiten het vertrekpunt van de participatie vormden. In de gebiedstafels is kennis uitgewisseld, zijn ideeën en wensen ingebracht, uitgewerkt, gewogen en beoordeeld. Over de (tussen)resultaten heeft op gezette tijden terugkoppeling plaatsgevonden aan de deelnemers van de gebiedstafels.
Ik besef dat de aanleg van de A13/A16 een ingrijpende maatregel is, die evenwel nodig is om de bereikbaarheid van de regio op peil te houden. Bij een dergelijk project is het onmogelijk om aan alle wensen van alle betrokkenen te voldoen. Juist daarom hecht ik bij dit soort projecten aan een gedegen

ah-tk-20142015-2005
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

participatieproces. Ik ben van mening dat het langjarige participatietraject bij de A13/A16 een volwaardig traject is geweest dat veel heeft opgeleverd, namelijk actieve betrokkenheid van de bewoners en een beter ontwerp van de A13/A16.

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Raden delen onvrede over inspraak A13/16»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Kunt u aangeven hoe de Code Maatschappelijke Participatie[2] is toegepast bij het participatieproces rond de A13/A16, specifiek waar het gaat om de onderstaande punten:

- een kansrijk maatschappelijk initiatief krijgt gelijke kansen als overheidsinitiatieven. Ze worden ondersteund bij onderzoek en verdere uitwerking. Steun aan een maatschappelijk initiatief is maatwerk. Het kan bestaan uit kennis, informatie, netwerk of een financiële bijdrage voor onderzoek of verdere ontwikkeling;
- het uitwerken en onderzoeken van een maatschappelijk initiatief vindt altijd plaats in coproductie met de initiatiefnemer, die zelf de verantwoordelijkheid houdt;
- indien de initiatiefnemer zich niet kan vinden in de beslissing het initiatief geheel of gedeeltelijk terzijde te schuiven, kan de initiatiefnemer de verantwoordelijke bestuurder vragen een onafhankelijke groep experts te laten adviseren over de haalbaarheid;
- per project staat in een participatieplan hoe en wanneer de maatschappij wordt betrokken. Hieruit wordt duidelijk op welke wijze participatie invloed heeft op het besluitvormingsproces. Het participatieplan is beschikbaar bij de startbeslissing;
- het afwegen van alternatieven is een transparant proces. Bestuurders verantwoorden de keuzes die zij hierbij maken en laten zien hoe verschillende belangen, zowel procesmatig als inhoudelijk, hebben doorgewerkt in de besluitvorming. Deze verantwoording wordt als onderdeel van de voorkeursbeslissing naar de Tweede Kamer gestuurd. Ingebrachte maatschappelijke initiatieven zijn hierin beschreven?

Antwoord 2
Bij de A13/A16 zijn belanghebbenden en bewoners vanaf de start van de planvorming in 2005 betrokken, al ver voor er sprake was van een Code Maatschappelijke Participatie. Zo hebben bewonersorganisaties deelgenomen aan consultatiebijeenkomsten voor de ontwikkeling van diverse varianten voor het tracé, de inpassing en de aansluiting van de snelweg op het regionale/lokale wegennet. Hierover is ook een Burgeradvieskring georganiseerd. Tevens is een alternatief bestudeerd dat door omgevingspartijen was ingebracht (de zogenaamde Portway-variant).
Na de vaststelling van het Standpunt is de planuitwerkingsfase gestart. Conform de Code Maatschappelijke Participatie zijn de omgevingspartijen in deze fase wederom gevraagd naar hun inbreng en ideeën. Eveneens conform de Code geeft het Standpunt daarbij de grenzen aan waarbinnen door omwonenden wensen en ideeën kunnen worden ingebracht.

Vraag 3
Op welke wijze zijn de gebiedstafels betrokken en geïnformeerd in aanloop naar de verschillende beslismomenten, gedurende de onderzoeks- en uitwerkingsfases, specifiek in de periode april 2014 – december 2014?

Antwoord 3
In het eerste kwartaal van 2014 zijn in twee rondes gesprekken met de gebiedstafels gevoerd over de wensen van de omwonenden voor oplossingsrichtingen voor de resterende inpassingsopgaven. Deze hebben per tafel

---

[1] AD/ De Dordtenaar, 16 februari 2015
[2] Bijlage bij Kamerstuk 33 750 A nr. 70 (Voortgang vernieuwing van het MIRT)

geleid tot wensen en ideeën van de bewoners. Aan de deelnemers is steeds voorgehouden dat er redenen kunnen zijn waarom ideeën en wensen niet kunnen worden overgenomen. De wensen en ideeën van de gebiedstafels zijn vanaf medio 2014 betrokken bij de diverse ontwerpproducten en effectonderzoeken. De deelnemers zijn over het verloop van dit uitwerkingsproces door tussentijdse berichten en nieuwsbrieven uit het project geïnformeerd. In december 2014 zijn informele bijpraatbijeenkomsten georganiseerd. De derde ronde gebiedstafels heeft plaatsgevonden in februari 2015. Daarin is de zogenaamde Oplossingenkaart besproken. Daarop zijn alle nog levende wensen en ideeën over de inpassing opgenomen. Over de Oplossingenkaart vindt bestuurlijk overleg en besluitvorming plaats.

Vraag 4
Klopt het dat informatie over uitwerking van deelplannen in bepaalde gevallen pas op de bijeenkomsten van de gebiedstafels zelf beschikbaar werden gesteld, waardoor de leden van de gebiedstafel onvoldoende tijd hadden om zich voor te bereiden?

Antwoord 4
De bijpraat-bijeenkomsten van december 2014 waren alleen bedoeld om de betrokkenen te informeren over de voortgang van het onderzoek naar de door de gebiedstafels aangedragen wensen en ideeën. Voorafgaande aan de bijeenkomsten in februari 2015 is wel informatie toegestuurd aan de deelnemers. Tijdens de bijeenkomsten in februari is de Oplossingenkaart gepresenteerd en zijn de voorlopige uitkomsten van de bovenwettelijke maatregelen namens de regiopartijen toegelicht.

Vraag 5
Kunt u aangeven wat er in de periode januari 2014 – december 2014 is gebeurd met de inbreng van de gebiedstafels? Tot welke wijzigingen in de oorspronkelijke plannen heeft hun inbreng geleid? Welke ideeën zijn ingebracht, maar hebben niet tot wijzigingen geleid?

Antwoord 5
Een aantal wensen en ideeën dat is ingebracht in de gebiedstafels is overgenomen in de uitwerking van de inpassing van de weg, zoals:

– bij de gebiedstafel Terbregseveld hebben de deelnemers ideeën over de herinrichting van het gebied naar voren gebracht die door de gemeente zijn verwerkt in de ontwikkelingsvisie voor het gebied. Zo wordt bv voorzien in een groene aankleding van de toekomstige geluidsschermen.
– bij de inrichting van het deelgebied West (ter hoogte van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport) zijn wensen over de aansluitende wegen en het herstel van langzaam verkeerroutes meegenomen. Daarnaast zijn ook voorstellen van de gebiedstafel voor landschappelijke inpassing rond de Schieveense Polder (o.a. de afscherming tussen de rijksweg en de Polder) overgenomen.

Er zijn ook wensen die niet zijn overgenomen, zoals:

– een verlaging van de A13/A16 ter hoogte van de aansluiting met de N471 (zie ook het antwoord op vraag 6)
– realisatie van een glazen overkapping in het Terbregseveld (zie ook het antwoord op vraag 6)
– een verdiepte ligging van het tracé tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de tunnel in het Lage Bergse Bos.

Tenslotte geldt voor een aantal wensen en ideeën dat nog een nadere afweging gemaakt zal worden door de regiopartijen in het kader van het pakket bovenwettelijke inpassingsmaatregelen (het pakket van € 30 mln).

Vraag 6
Op welke wijze is er bij de door omwonenden naar voren gebrachte alternatieven voor de kruising N471 – N209 en een glazen overkapping in het Terbregseveld gehandeld volgens de Code Maatschappelijke Participatie? Is er bijvoorbeeld door Rijkswaterstaat ondersteuning verleend aan het uitwerken van de plannen?

Antwoord 6
De ingebrachte variant voor verlaging van de kruising met de N471 past niet binnen de scope van het Standpunt. Volgens de Code is dit reden genoeg om deze variant niet nader in beschouwing te nemen. In dit geval is de bewonersvariant evenwel toch nader bestudeerd. Daaruit blijkt dat de variant van de bewoners circa 36 mln euro duurder is dan de variant uit het Standpunt. Voor de gewenste vermindering van het geluid zijn goedkopere maatregelen denkbaar. Om deze redenen is deze variant niet verder meegenomen bij de uitwerking van het OntwerpTracébesluit. Deze variant kan nog wel een rol spelen bij de besluitvorming over het regionale maatregelpakket.
Bij de reactie op de wens voor toepassing van een glazen overkapping is gebruik gemaakt van ervaringen bij eerdere initiatieven elders in het land die doelmatige toepassing hiervan verhinderen. Ik verwijs hierbij naar de brieven aan uw Kamer van mijn voorganger, de heer Eurlings, van 3 november 2009, 2 maart 2010 en 21 juni 2010 (30 196, nr 108). De initiatiefnemers zijn over de reactie op hun wens geïnformeerd.

Vraag 7
Welk beoordelingskader heeft u gehanteerd bij het beoordelen van de initiatieven die zijn ingebracht bij de gebiedstafels? Was dit beoordelingskader bij aanvang van de gebiedstafels bekend bij de deelnemers?

Antwoord 7
Het beoordelingskader is opgenomen in het «Informatieboekje Gebiedstafels A13/A16». Dit informatieboekje is voor de start van de gebiedstafels toegestuurd aan de deelnemers en tijdens de eerste bijeenkomst besproken. Het bevat de kaders voor de planuitwerking van de A13/16 die zijn vastgelegd in eerder genomen besluiten en (bestuurlijke) afspraken zoals het Standpunt en de relevante wet- en regelgeving.

Vraag 8
Op welke wijze zijn de gebiedstafels betrokken bij de uitwerking en keuze voor een mogelijke inkorting van het Recreaduct bij het Schiebroekse park?

Antwoord 8
Het recreaduct maakt deel uit van het pakket extra inpassingsmaatregelen dat bekostigd wordt uit de regionale bijdrage (het pakket van € 30 mln). Over (de afmeting van) het recreaduct zullen de betrokken regiobestuurders nog een besluit nemen. De inbreng van de gebiedstafels wordt daarbij betrokken.

Vraag 9
Wat is er gedaan met het voorstel van bewoners om de verlichting op de kruising N209 – Verbeek-Ohrlaan lager te plaatsen, zodat deze niet de woningen in schijnen? Hebben bewoners hier een inhoudelijke reactie op gehad?

Antwoord 9
De hoogte van de verlichting is geen aspect dat in het (Ontwerp) Tracébesluit wordt vastgelegd. De mogelijkheden voor de inrichting van de verlichting worden bezien in de fase van de uitvoering. Dit is aan de gebiedstafel medegedeeld.

Vraag 10
Op welke wijze is omgegaan met de zorgen van de gebiedstafels, dat de landtunnel in het Bergse Bos te steil zou zijn, onder andere voor fietsers, en een grote fysieke en ruimtelijke barrière zal vormen?

Antwoord 10
De landschappelijke inpassing van de landtunnel en de herinrichting van het Lage Bergse Bos vindt plaats onder regie van het recreatieschap Rottemeren. In overleg met de betreffende gebiedstafel is een concept-inrichtingsplan opgesteld. Bij de nadere uitwerking daarvan wordt bezien of de hellingen van de wallen tegen de wanden van de landtunnel geoptimaliseerd kunnen worden.

Vraag 11
Deelt u de mening dat voor betrokkenen de periode om te reageren op de Oplossingenkaart A13/A16 en het proces richting het ontwerptracébesluit erg krap is? Hoe rijmt dit met de Code Maatschappelijke Participatie, waarin gesteld wordt dat er voldoende ruimte moet zijn in de planning, begroting en capaciteit van projecten om de kwaliteit van participatie te waarborgen? Bent u bereid de inspraaktermijnen te verschuiven en/of te verlengen?

Antwoord 11
Zie antwoord 12.

Vraag 12
Deelt u de mening dat het voor betrokkenen lastig is om te reageren op de Oplossingenkaart A13/A16 omdat een groot aantal gegevens nog missen, zoals de onderliggende onderzoeken naar geluidshinder en luchtkwaliteit waarmee de maatregelen worden onderbouwd? Worden deze gegevens nog verstrekt en op welke termijn, en krijgen betrokkenen voldoende tijd om ook op dit volledige beeld te reageren?

Antwoord 12
De Oplossingenkaart is in februari 2015 met de gebiedstafels besproken. Daarbij is toegelicht welke wensen en ideeën vanuit de omgeving wel of niet zijn overgenomen in de uitwerking van de inpassing van de weg. De reactietijd op de oplossingenkaart bedroeg 2 weken. Aansluitend heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de Oplossingenkaart en de reacties daarop.
Daarnaast hebben de regiobestuurders de deelnemers aan de gebiedstafels gemeld dat de informatie in de Oplossingenkaart over de bovenwettelijke geluidmaatregelen (onderdeel van het regionale maatregelpakket) nog niet volledig is en dat aanvullend onderzoek binnenkort wordt afgerond. De uitkomst daarvan wordt nog aan de gebiedstafels voorgelegd, waarbij desgewenst nadere toelichting wordt gegeven. De gebiedstafels krijgen de gelegenheid om op deze informatie te reageren en daarmee hun eerdere advies op de Oplossingenkaart bij te stellen. Gelet hierop, en op de uitvoerigheid van de in februari verkregen reacties, denk ik dat de betrokkenen voldoende reactietijd beschikbaar hebben.

Vraag 13
Bent u bereid op korte termijn met betrokkenen van de gebiedstafels om tafel te gaan zitten om afspraken te maken om het participatieproces A13/A16 beter vorm te geven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13
Zoals u in het bovenstaande hebt kunnen lezen, ben ik van mening dat bij de A13/A16 een uitgebreid en intensief participatieproces is doorlopen.

Tenslotte

Naast een gedegen participatieproces hecht ik ook aan een goede voortgang van de plan- en besluitvorming. Vanuit de omgeving van het project (o.a. door de gemeenteraad van Lansingerland) zijn zorgen geuit over de tijd die de regiopartijen ter beschikking hebben om over hun pakket bovenwettelijke inpassingsmaatregelen, waarvoor zij € 30 mln beschikbaar hebben, tot (hernieuwde) besluitvorming te komen.
Ik heb de regio aangegeven dat ik mogelijkheden zie om zowel voortgang in de totstandkoming van het ontwerpTracébesluit te houden, als de regiopartijen voldoende tijd te geven om hun pakket bovenwettelijke maatregelen zorgvuldig te kunnen afwegen. Daarbij kan de besluitvorming over het ontwerpTracébesluit en over het pakket regiomaatregelen in de tijd worden losgekoppeld. Ik ben hierover in gesprek met de betrokken bestuurders.